



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 183]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 23, 2010/श्रावण 1, 1932

No. 183]

NEW DELHI, FRIDAY, JULY 23, 2010/SHRAVANA 1, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 20 जुलाई, 2010

फा. सं. टीएएमपी/47/2007-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, पत्तन के रीच स्टेकर के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/47/2007-एनएमपीटी

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(जून, 2010 के 16वें दिन पारित)

यह मामला पत्तन द्वारा प्राप्त किए गए रीच स्टेकर के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव दिनांक 20 अगस्त, 2007 से संबंधित है।

2.1. एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बिन्दुओं को प्रमुखता से दर्शाया है:-

- (i). पिछले तीन वर्षों में कंटेनर यातायात में काफी वृद्धि हुई है। इसने वर्ष 2006-07 के दौरान 17290 टीईयू का प्रहस्तन किया है। तथापि, प्रहस्तन सुविधाएं विशेषतः कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर अपर्याप्त रहे हैं।
- (ii). पत्तन के पास 75 मीट्रिक टन क्षमता की दो मोबाइल क्रेन हैं जिनका कंटेनर यातायात के प्रहस्तन के प्रयोजन के लिए उपयोग किया जा रहा है। दो मोबाइल क्रेनों में से, एक क्रेन नामतः कोल्स हस्की 680-एस क्रेन का उपयोगी जीवनकाल पहले ही समाप्त हो चुका है क्योंकि यह 20 वर्ष पुरानी है। इसलिए, इसने इस क्रेन के निपटान का प्रस्ताव किया है। कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए एक मोबाइल क्रेन कंटेनर यातायात की बढ़ती जरूरत को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं होंगे।
- (iii). अतः पत्तन ने मै0 इंडिटल कंस्ट्रक्शन मशीनरी लि0, बेंगलूर से रु0 160 लाख की लागत से 45 टन क्षमता का रीच स्टेकर प्राप्त किया है।
- (iv). रीच स्टेकर 8 मई 2007 से शुरू किया गया है। प्राप्ति के निबंधन और शर्तों के अनुसार, उपस्कर का प्रचालन और अनुसूचना मै0 इंडिटल कंस्ट्रक्शन मशीनरी लि0, बेंगलूर द्वारा किया जा रहा है।
- (v). प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रस्ताव उपस्कर शुरू किए जाने के तत्काल पश्चात प्रस्तुत किया गया है। तथापि, विभिन्न कारणों से इसकी ओर से देरी ही है जिसे इसने माफ करने का अनुरोध किया है।
- (vi). पत्तन उपयोक्ता, 4 मई 2007 को हुई बैठक में, शुरूआत किए जाने की तारीख से इस प्राधिकरण द्वारा दर निर्धारण किए जाने तक अंतरिम अवधि के दौरान रीच स्टेकर द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए स्थाई दर के लिए सहमत थे।
- (viii). दर को बाद में पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा विवादित बना दिया गया। तत्पश्चात, 1 अगस्त 2007 को हुई बैठक में उपयोक्ता टीएएमपी द्वारा अंतिम दर अधिसूचित किए जाने तक निम्नलिखित अस्थायी दर के लिए सहमत थे:-

विवरण	दर विदेशगामी कंटेनरों के लिए (रु0)
20' के लिए (लदे हुए और खाली दोनों)	300/-
40' के लिए (लदे हुए और खाली दोनों)	450/-

इसने पत्तन उपयोक्ताओं के साथ हुई बैठक के कार्यवृत्त की प्रति भी भेजी है।

2.2. निर्धारित प्रारूप में एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरणों के मुख्य बिन्दु नीचे दिए गए हैं:-

- (i). क्षमता:
रीच स्टेकर की क्षमता मंत्रालय द्वारा अपने पत्र दिनांक 21 फरवरी 2003 द्वारा तैयार किए गए उपलब्धता और उपयोग प्रतिमानकों पर दिशानिर्देशों के अनुसार निर्धारित की गई है। तदनुसार, 10 टीईयू प्रति घंटा पर विचार करते हुए रीच स्टेकर की क्षमता 74950 टीईयू प्रतिवर्ष सुविचारित की गई है।
- (ii). यातायात:
रीच स्टेकर द्वारा वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान प्रहस्तित किए जाने वाले वास्तविक/अनुमानित यातायात को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

2006-07 (वास्तविक)	17290 टीईयू
2007-08 (अनुमानित)	27200 टीईयू
2008-09 (अनुमानित)	29920 टीईयू
2009-10 (अनुमानित)	32912 टीईयू

वर्ष 2007-08 के लिए यातायात वर्ष 2006-07 में प्रहस्तित कंटेनरों की मात्रा के दोगुना के 80 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। (अर्थात् $17000 \times 2 \times 80\%$)। इसके अलावा, इसने पिछले वर्षों में वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान यातायात में 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया है।

- (iii). मूल्यहास:

मूल्यहास जहाजराणी मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के आधार पर परिकलित किया है।

(iv). प्रचालन और अनुरक्षण लागत:

- (क). ईंधन उपभोग इस अनुमान पर लगभग 17 से 19 लिटर प्रति घंटा अनुमानित किया गया है कि रीच स्टेकर लगभग 10 टीईयू प्रति घंटा प्रहस्तन कर सकता है। ईंधन लागत रु0 40 प्रति लिटर पर डीजल की इकाई दर पर विचार करते हुए अनुमानित की गई है। ल्यूबरिकेंट्स की लागत ईंधन लागत के 40 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
- (ख). मेटिरियल लागत रु0 6.10 लाख प्रतिवर्ष पर अनुमानित की गई है।
- (ग). लेबर लागत मै0 इंडिगेल कंस्ट्रक्शन मशीनरी लि0, बेंगलोर के साथ किए गए वार्षिक अनुरक्षण और प्रचालन करार की शर्तों के अनुसार अनुमानित की गई है।
- (घ). टायरों की लागत रु0 4 लाख प्रतिवर्ष पर अनुमानित की गई है।
- (ङ). बीमा लागत पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
- (च). उपरिव्यय कुल प्रचालन और अनुरक्षण लागत के 15 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

(v). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ

क्षमता उपयोगिता में समायोजित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार 16 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।

2.3. एनएमपीटी द्वारा दाखिल किया गया लागत विवरण निम्नलिखित स्थिति दर्शाता है:-

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रथम वर्ष	दूसरा वर्ष	तीसरा वर्ष	3 वर्षों के लिए जोड़
(i).	अनुमानित यातायात	27200	29920	32912	90032
(ii).	मूल्यहास	20.00	20.00	20.00	60.00
(iii).	प्रचालन और अनुरक्षण लागत				
	(क). ईंधन लागत	19.58	21.54	23.70	64.82
	(ख). ल्यूबरिकेंट्स की लागत	7.83	8.62	9.48	25.93
	(ग). सामग्री लागत	6.10	6.10	6.10	18.30
	(घ). लेबर लागत	12.15	28.31	28.31	68.77
	(ङ). टायरों की लागत	4.00	4.00	4.00	12.00
	(च). बीमा प्रीमियम	1.60	1.40	1.20	4.20
	(छ). उपरिव्यय	7.69	10.50	10.92	29.11
(iv).	कुल वार्षिक लागत	58.96	80.46	93.70	194.02
(v).	क्षमता उपयोगिता में समायोजित आरओसीई (60%)	15.48	14.90	14.05	44.44
(vi).	कुल लागत (ii + iii + v)	94.44	115.37	117.75	298.46
(vii).	दर प्रति टीईयू	347.00	386.00	358.00	332.00

2.4. तदनुसार, एनएमपीटी ने निम्नलिखित प्रस्तावित किया है:-

- (i). तीन वर्षों की अवधि के लिए रीच स्टेकरों द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निम्नलिखित प्रशुल्क हेतु अनुमोदन:

विवरण	दर विदेशी कंटेनरों के लिए (रु0)	दर तटीय कंटेनरों के लिए (रु0)
20' तक	332.00	199.00
20' से अधिक और 40' से कम	498.00	299.00
40' से अधिक	664.00	398.00

- (ii). प्रस्तावित दरों का पूर्वव्यापी अनुमोदन रीच स्टेकर की शुरुआत की तारीख अर्थात् 8 मई 2007 से अस्थाई दर के समायोजन की शर्त पर मांगा गया है।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी प्रस्ताव संबंध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। कुछ उपयोक्ताओं ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एनएमपीटी ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी अभ्युक्तियां भेजी हैं।

4. प्रस्ताव की संवीक्षा पर, और करार का उक्त सार, एनएमपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने अपेक्षित सूचना भेजी है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और एनएमपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों का सार नीचे सारबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एनएमपीटी से प्राप्त जवाब
(i).	(क). एनएमपीटी का वर्तमान दरमान कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रभार पहले से निर्धारित करता है। यह प्रस्ताव से विदित है कि पत्तन द्वारा प्राप्त किया गया रीच स्टेकर वर्तमान प्रहस्तन उपस्कर का पुनर्स्थापन है। पिछले प्रशुल्क	पत्तन का वर्तमान दरमान उपस्करों जैसे मोबाइल क्रेनों और 10 टन क्षमता के फोर्क लिफ्ट ट्रक का उपयोग करते हुए कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रभार निर्धारित करता है। रीच स्टेकर का उपयोग करते हुए कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए

	संशोधन में सुविचारित नियोजित पूंजी में वर्ष 2007-08 में रु0 200 लाख की कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के पुर्नस्थापन की लागत पहले ही शामिल की गई है। इसलिए, यह आवश्यक प्रतीत होता है कि केवल इस आधार पर पृथक प्रहस्तन दर शामिल की जाए कि पूर्ववर्ती प्रहस्तन बदला गया था।	दरें उपलब्ध नहीं हैं। संदर्भित रीच स्टेकर एनएमपीटी द्वारा अतिरिक्त उपस्कर के रूप में प्राप्त किया गया था, क्योंकि 1987 माडल कोल्स हस्की 680-एस क्रेन अपने आर्थिक जीवनकाल से ज्यादा पुरानी हो चुकी है और निपटान के लिए चिह्नित किया गया है। इसलिए, रीच स्टेकर की प्राप्ति के लिए पत्तन द्वारा किया गया निवेश बहुत स्वतंत्र है और 1987 माडल की पुरानी क्रेन का निपटान करते हुए पत्तन द्वारा अर्जित राशि से तुलनीय नहीं है। इसके अलावा, वर्ष 2007-08 के दौरान रु0 200 लाख से अतिरिक्त रीच स्टेकर की प्राप्ति द्वारा, कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के लिए अवसंरचना उपलब्ध करवाने के लिए इसका निवेश कंटेनर यातायात में बिना तदनुरूपी वृद्धि के वृद्धि करता है। इस प्रकार, प्रहस्तन प्रभार पहले से प्रस्तावित की तुलना में काफी वृद्धि होगी।																
	(ख). यदि लागत विचार पर संशोधन भी किय जाता है, पुर्नस्थापन के रूप में नए उपस्कर को शामिल करने की वजह से यह पत्तन द्वारा प्रोद्भूत संवर्धनात्मक लागत के संदर्भ में किया जा सकता है।	जैसाकि ऊपर बताया गया है, 1987 माँडल की पुरानी क्रेन का निपटान करते हुए अर्जित राशि रीच स्टेकर की प्राप्ति के लिए किए गए विचारणीय निवेश से तुलनीय नहीं है।																
(ii).	10 टीईयू प्रति घंटा पर रीच स्टेकर की उत्पादकता पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	<p>10 टीईयू प्रति घंटा पर रीच स्टेकर की उत्पादकता प्रत्येक माह में उपस्कर के प्रचालन के तदनुरूपी वास्तविक घंटों के साथ मई, जून और जुलाई 2007 महीने के दौरान इस्तेमाल किए जाने के बाद प्रहस्तित कंटेनरों (टीईयू) की वास्तविक संख्या के आधार पर सुविचारित की गई है। प्रहस्तित टीईयू की संख्या और कार्य घंटे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-</p> <table><tr><th>माह</th><th>वस्तविक कार्य घंटे</th><th>प्रहस्तित टीईयू</th><th>प्रहस्तित टीईयू प्रति घंटा</th></tr><tr><td>मई'07</td><td>196.25</td><td>2300</td><td>11.70</td></tr><tr><td>जून'07</td><td>308.00</td><td>2496</td><td>8.10</td></tr><tr><td>जुलाई'07</td><td>390.00</td><td>3828</td><td>9.82</td></tr></table> <p>उपर्युक्त आंकड़े दर्शाते हैं कि रीच स्टेकर ने प्रचालन के प्रारंभिक 3 महीनों की अवधि के दौरान 9.82 कंटेनर प्रति घंटा की औसत प्रहस्तित की है।</p>	माह	वस्तविक कार्य घंटे	प्रहस्तित टीईयू	प्रहस्तित टीईयू प्रति घंटा	मई'07	196.25	2300	11.70	जून'07	308.00	2496	8.10	जुलाई'07	390.00	3828	9.82
माह	वस्तविक कार्य घंटे	प्रहस्तित टीईयू	प्रहस्तित टीईयू प्रति घंटा															
मई'07	196.25	2300	11.70															
जून'07	308.00	2496	8.10															
जुलाई'07	390.00	3828	9.82															
(iii).	मूल्यहास की गणना संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 में निर्धारित पद्धति के अनुसार प्रतीत नहीं होती है। इस संबंध में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों से विपथन करने के कारण स्पष्ट करें।	मूल्यहास जहाजरानी मंत्रालय द्वारा पत्र दिनांक 19/28 अगस्त 1998 द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के आधार पर परिकलित किया गया है, न कि कम्पनी अधिनियम में विनिर्दिष्ट जीवनकाल प्रतिमानकों के अनुसार, क्योंकि पत्तन न्यासों से सरकार द्वारा विनिर्दिष्ट जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करने की अपेक्षा की जाती है। इसके अलावा, लेखा बही में दो मूल्यहास लेखे रखना संभव नहीं है।																
(iv).	18 लिटर प्रति घंटा पर ईंधन का उपभोग परिकलित करने का आधार स्पष्ट करें। ईंधन की लागत के 40 प्रतिशत पर ल्यूबरिकेंट्स की लागत परिकल्पित करने का आधार भी बताएं।	<p>16 से 18 लिटर प्रति घंटा पर ईंधन उपभोग (माडल टीडब्ल्यूडी 1240 वीई के वोल्वो मेक इंजन के लिए) केटालॉग के आधार पर रीच स्टेकर के लिए परिकल्पित किया गया है। (एनएमपीटी ने उक्त उपस्कर केटालॉग की प्रति भेजी है।)</p> <p>(एनएमपीटी ने 40 प्रतिशत पर ल्यूबरिकेंट्स की लागत के अनुमानन को प्रमाणित करने के लिए मात्रा और अपेक्षित ल्यूबरिकेंट्स के प्रकार और उनकी दरों के ब्योरे भेजे हैं।)</p>																
(v).	मै0 इंडिटेल् कंस्ट्रक्शन मशीनरी लि0, बेंगलूर के साथ किए गए करार दिनांक 16 नवम्बर 2006 के सार के अनुसार, यह विदित है कि वार्षिक प्रचालन और अनुरक्षण करार में उपभोग्यों जैसे फिल्टर, टायर, हाइड्रोलिक होसेज, बिजली मर्दों, सीलों आदि की आपूर्ति शामिल है। करार में उपलब्ध इस प्रावधान के आलोक में, रीच स्टेकर के प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के समय सामग्री लागत और	प्रत्येक वर्ष के दौरान ली गई रु0 6.10 लाख की सामग्री लागत आपातकालीन आवश्यकता को पूरा करने के लिए पहले से प्राप्त किए गए संवेदनशील पुर्जों के लिए खर्च की गई वास्तविक राशि है। तथापि, रु0 4 लाख के टायरों की लागत चूक के कारण सुविचारित की गई थी।																

	टायर की लागत पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।	
(vi).	बीमा लागत का अनुमान वास्तविक भुगतान किए गए प्रीमियम के संदर्भ में दस्तावेजी समर्थन को प्रमाणित करें।	रीच स्टेकर के बीमा के लिए भुगतान की गई प्रीमियम राशि प्रशुल्क पर पहुंचने के समय रु0 1.60 लाख के विपरीत रु0 100902/- थी। (एनएमपीटी ने यूनाइटेड इंडिया इश्योरेंस कम्पनी लि0, सूरतकाल को प्रीमियम के भुगतान का प्रमाण भेजा है।) तथापि, पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर बीमा प्रीमियम रूप में लिया गया है। इसे ही स्वीकार किया जाए।
(vii).	(क). उपरिख्यो के रूप में प्रचालन और अनुरक्षण लागत के 15 प्रतिशत पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	विभिन्न गतिविधियों जैसे पर्यवेक्षण, रिकार्ड रखरखाव, करार अनुवीक्षण और अन्य अप्रत्यक्ष व्ययों की लागत करने के लिए 15 प्रतिशत की दर से उपरिख्यो पर विचार किया गया है।
	(ख). 11 मई 2006 को प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश में एनएमपीटी के पत्तन के दरमान को संशोधित करते समय प्रबंधन और सामान्य उपरिख्य अनुमान वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए सुविचारित किए गए थे। कृपया पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में सुविचारित प्रबंधन और सामान्य उपरिख्यो के अलावा उक्त रीच स्टेकर प्रचालित करने के लिए प्रोदभूत किए गए उपरिख्यो का ब्रेकअप भेजें।	कोई विशिष्ट जवाब नहीं भेजा गया है।
(viii).	मंत्रालय द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों दिनांक 21 फरवरी 2003 की प्रति भेजें जिसके आधार पर पत्तन उपस्कर की रेटिड क्षमता पर पहुंचा है।	इसने जहाजरानी मंत्रालय के पत्र सं.डीई/डीटीओ-6/2003 दिनांक 21 फरवरी 2003 की प्रति भेजी है।

5. तत्पश्चात, एनएमपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में लागत विवरण में सांख्यिकीय त्रुटि स्वीकार की है और शोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है। संशोधित लागत विवरण में, तीन वर्षों के लिए वार्षिक लागत की राशि मूल प्रस्ताव में निर्दिष्ट रु0 194.02 लाख के विपरीत शोधित कर रु0 223.13 किया है। संशोधित लागत विवरणों के आधार पर, एनएमपीटी ने कंटेनरों के लिए प्रहस्तन दरें संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। मूल प्रस्ताव और प्रस्तावित संशोधित दरों में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:-

(रु0 में प्रति टीईयू) -

विवरण	मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित दरें		एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरें	
	विदेशी कंटेनरों के लिए	तटीय कंटेनरों के लिए	विदेशी कंटेनरों के लिए	तटीय कंटेनरों के लिए
20' तक	332.00	199.00	364.00	218.00
20' से अधिक और 40' से कम	498.00	299.00	546.00	328.00
40' से अधिक	664.00	398.00	728.00	437.00

6. एनएमपीटी द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। कुल उपयोक्ताओं ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एनएमपीटी ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

7.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई, 17 दिसम्बर 2009 को एनएमपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और उपयोक्ता संगठनों में से एक संगठन ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी को पूर्वानुमानित स्थानांतरण कीमत के साथ सार्वजनिक निजी भागीदारी के अधीन विकसित किए जाने वाले प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के बीओटी प्रचालक को रीच स्टेकरों के स्थानांतरण की योजना भेजने की सलाह दी गई थी। एनएमपीटी ने अपना जवाब भेजा है जिसे नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- बीओटी प्रचालक को रीच स्टेकर के स्थानांतरण की ऐसी कोई योजना प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव भेजने के समय परिकल्पित नहीं की गई थी।
- यह भी नोट किया जाए कि रीच स्टेकर प्रचालन मई 2007 से शुरू हुआ था। अब लगभग तीन वर्ष हो चुके हैं। बीओटी कंटेनर टर्मिनल परियोजना शुरूआती दौर में है। अभी केवल रुचि की अभिव्यक्ति मांगी गई है। यह परियोजना अब से केवल तीन वर्षों के बाद पूरी होगी यदि सब कुछ ठीक होता है।
- रीच स्टेकर के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव प्रारंभिक तीन वर्षों के लिए परिकल्पित किया गया था, जो मई 2010 में पूरा होगा। यदि बीओटी कंटेनर टर्मिनल अब से तीन वर्षों के बाद प्रचालन में आता है तो टीएमपी द्वारा ऐसे निर्धारित प्रशुल्क प्रारंभिक छह वर्षों के लिए लागू होगा।
- तथापि, बीओटी कंटेनर टर्मिनल परियोजना के लिए निविदा दस्तावेज तैयार करते समय, रीच स्टेकर के स्थानांतरण के लिए विशिष्ट खंड शामिल किया जाएगा। उस समय (अर्थात् रीच स्टेकर के प्रचालन के शुरू होने

28914/10-2

के 6 वर्षों के बाद) बीओटी प्रचालक को रीच स्टेकर के स्थानांतरण के समय रीच स्टेकर का मूल्यह्रासित मूल्य सुविचारित किया जाएगा।

8. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, विचारार्थ निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). एनएमपीटी ने अपने द्वारा प्राप्त किए गए 45 टन क्षमता के रीच स्टेकर के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अगस्त 2007 में प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। एनएमपीटी द्वारा यथा उल्लिखित, रीच स्टेकर की प्राप्ति वर्तमान क्रेन जो अपना उपयोगी जीवनकाल पहले ही पूरा कर चुकी है, का पुनर्स्थापन है। नया रीच स्टेकर 8 मई 2007 से शुरू किया बताया गया है।
- (ii). एनएमपीटी के दरमान में अध्याय- IV के खंड 4.5 के अधीन निर्धारित मौजूदा कंटेनर प्रहस्तन प्रभार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

4.5. कंटेनर प्रहस्तन प्रभार:

क्र. सं.	विवरण	खाली कंटेनर		लदा हुआ कंटेनर	
		विदेशी (रु० में)	तटीय (रु० में)	विदेशी (रु० में)	तटीय (रु० में)
1.	20' कंटेनर	122.00	73.20	256.00	153.60
2.	20' से अधिक और 40' तक कंटेनर	183.00	109.80	384.00	230.40
3.	40' कंटेनर से अधिक	244.00	146.40	512.00	307.20

- (iii). एनएमपीटी के दरमान में निर्धारित कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार अगस्त 2001 में आखिरी बार संशोधित किए गए थे। प्रासंगिक कार्यवाहियों में, एनएमपीटी ने निवेदन किया है कि प्रहस्तन प्रभार प्रयुक्त उपस्कर के प्रकार को बिना ध्यान में रखे वसूल किया जाएगा। इस प्रकार, एनएमपीटी के दरमान में निर्धारित दरें कंटेनरों के प्रहस्तन के समय प्रदत्त सेवाओं के संदर्भ में हैं न कि उन उपस्करों के संदर्भ में जो उक्त सेवा प्रदान करते समय उपयोग किए जाते हैं। इस परिप्रेक्ष्य में, कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त उपस्कर में बदलाव के लेखा पर केवल प्रहस्तन दरें संशोधित करने के लिए एनएमपीटी का इस प्राधिकरण की ओर रुख करने का कारण स्पष्ट नहीं है।
- (iv). पत्तन ने कारण दिया है कि कंटेनर यातायात में तदनुरूपी वृद्धि के बिना अतिरिक्त रीच स्टेकर की प्राप्ति से इसकी प्रहस्तन लागत काफी बढ़ेगी। उपयोक्ता उसीके कार्गो/कंटेनर के प्रहस्तन के लिए तैनात किए गए उपस्कर के प्रकार से संबंध नहीं है। केवल जब प्रदत्त सेवा की गुणवत्ता भिन्न हो अथवा भारी लागत पर नई प्रौद्योगिकी लाई जाती है तो पृथक दर निर्धारित करने का आधार हो सकता है। यह स्वीकार करना होगा कि पत्तन की मौजूदा प्रमुख परिसंपत्तियों का पुनर्स्थापन और आधुनिकीकरण एक सतत प्रक्रिया है और ऐसी प्रक्रिया बार-बार दरमान को अस्थिर करने का कारण नहीं होना चाहिए, जब तक कि आपवादिक परिस्थिति संशोधित/नई दरों के तत्काल निर्धारण की मांग प्रकट न करें।
- (v). यह उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण ने 2006 में एनएमपीटी के पिछले प्रशुल्क संशोधन में नियोजित पूंजी अनुमानों में कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर में संवर्धन के लिए वर्ष 2006-07 में रु० 200 लाख की अनुमानित लागत पर विचार किया है। कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए मौजूदा दरमान में इस प्रकार उपलब्ध दर को उपस्कर के पुनर्स्थापन को लेखा में विधिवत लिया गया है।
- (vi). यह प्राधिकरण प्रहस्तन उपस्करों के प्रत्येक पुनर्स्थापन से दरें संशोधित करने के पक्ष में नहीं है। वर्ष 2006 में समाहित एनएमपीटी में प्रशुल्क का पिछला सामान्य संशोधन भविष्य में 3 वर्षों के लिए अनुमानित स्थिति पर विचार करता है और गतिविधियों के बीच प्रति-सहायिकी के प्रवाद को भी स्वीकार करता है। अगले संशोधन से पहले मामूली संशोधन सुविचारित किया जा सकता है। केवल यदि यह दर्शाया जाता है कि पूर्ववर्ती सामान्य संशोधन में नई सेवा परिकल्पित नहीं की गई है अथवा लागत ढांचे में पर्याप्त बदलाव परिकल्पित नहीं किया गया था जो सामान्य संशोधन में परिकल्पित किया गया था, गवाह रहा है। प्रथम दृष्टया, एनएमपीटी के प्रस्ताव के समर्थन में ऐसे कोई आधार दिखाई नहीं देते हैं। किन्तु यह प्रस्ताव यह देखने के लिए लागत बिन्दु से विश्लेषण किया गया है कि क्या वर्तमान दरें सकल रूप में अपर्याप्त हैं।
- (vii). (क). पत्तन ने अपने लागत विवरण में दिए गए तीन वर्षों के लिए क्रमशः 36.29 प्रतिशत, 39.92 प्रतिशत और 43.91 प्रतिशत पर उपस्कर का क्षमता उपयोग प्रतिवेदित किया है। लागत विवरण के माध्यम से पत्तन द्वारा यथा स्वीकृत, उपस्कर समग्र रूप से उपयोग किया गया है। अकेले उपस्कर के संदर्भ में दरें निर्धारित करते समय, यह जरूरी है कि उपयोक्ताओं की बेरुखी की वजह से कम उपयोग नहीं किए जाने के लिए आधार रूप में उपस्कर की मानक क्षमता पर विचार किया जाए।
- (ख). एनएमपीटी द्वारा निर्धारित उपस्कर की क्षमता पत्तन न्यासों पर उपस्करों के विभिन्न प्रकारों के लिए उपयोगिता प्रतिमानकों और उपलब्धता पर सरकारी दिशानिर्देशों पर आधारित बताए गए हैं। उपस्कर की उपलब्धता और उपयोगिता प्रतिमानक उपस्कर की क्षमता से भिन्न है। उपस्कर की मानक क्षमता को

उस मात्रा पर विचार करना चाहिए जो मानक कार्य परिस्थितियों के अधीन प्रहस्तन कर सके। उपस्कर की क्षमता निर्धारित करने के लिए, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित प्रतिमानकों पर विश्वास किया जा सकता है। परिणामस्वरूप, सर्वोत्तम क्षमता के लिए मानक स्तर पर प्रचालन लागतों पर भी विचार किया जा सकता है। तथापि, इसने स्पष्ट किया है कि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश महापत्तन न्यासों के मामले में प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागू नहीं है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन किसी पृथक प्रतिमानक के अभाव में उन दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर विश्वास किया गया है।

- (ग). तथापि, अपफ्रंट दिशानिर्देश प्रत्येक प्रकार के प्रहस्तन उपस्करों की उत्पादकता निर्धारित नहीं करते हैं। एनएमपीटी ने बताया है कि उसने प्रचालन की प्रारंभिक 3 महीनों की अवधि के दौरान रीच स्टेकर द्वारा प्रहस्तित औसत कंटेनर प्रति घंटा के आधार पर 10 टीईयू प्रति घंटा पर रीच स्टेकर की उत्पादकता पर विचार किया है। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित आंकड़े दर्शाते हैं कि रीच स्टेकर ने 11.70 टीईयू प्रति घंटा की अधिकतम उत्पादकता अर्जित की है, यह उपस्कर की क्षमता दर्शाती है। इसलिए, रीच स्टेकर की क्षमता 12 टीईयू प्रति घंटा की उत्पादकता को लेखा में लेते हुए निर्धारित की गई है। 70 प्रतिशत के उपयोगिता कारक पर विचार करते हुए, रीच स्टेकर की रेटिड क्षमता (12 टीईयू प्रति घंटा x 24 घंटे x 365 दिन x 70 प्रतिशत उपयोगिता) 75384 टीईयू प्रतिवर्ष परिगणित की गई है।
- (viii). अपनी गणनाओं में एनएमपीटी द्वारा सुविचारित परिसंपत्ति की पूंजी लागत रु 160 लाख है। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित दर अनुसूची में यथा निर्दिष्ट रीच स्टेकर की लागत रु 166.04 लाख विश्लेषण में सुविचारित की गई है।
- (ix). रीच स्टेकर मई 2007 से प्रचालन में बताया गया है। एनएमपीटी द्वारा यथा उल्लिखित, रीच स्टेकर प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के प्रचालक को हस्तांतरित किया जाएगा। प्रस्तावित टर्मिनल अभी भी बोली लगाए जाने की स्थिति में है। रीच स्टेकर का अवशिष्ट मूल्य इस कार्यवाही में सुविचारित नहीं किया गया है। जब वास्तविक हस्तांतरण किया जाता है तब परिसंपत्ति की बिक्री पर लाभ जो रीच स्टेकर के हस्तांतरण के लेखा पर एनएमपीटी को प्रोद्भूत होगा, उस वर्ष के लिए राजस्व रूप में लेखांकित किया जाएगा।
- (x). प्रचालन लागत का विश्लेषण नीचे दिया गया है:—
- (क). मूल्यहास, अपफ्रंट दिशानिर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम में यथा निर्धारित 10.34 प्रतिशत की दर पर स्ट्रेट लाइन पद्धति पर सुविचारित किया गया है।
- (ख). एनएमपीटी ने 18 लिटर प्रति घंटा के उपभोग पर विचार किया है। यदि रीच स्टेकर की उत्पादकता 12 टीईयू प्रति घंटा है तो ईंधन उपभोग 1.5 लिटर प्रति टीईयू परिगणित होता है। रु 41.90 प्रति लिटर की प्रचलित दर ईंधन लागत के निर्धारण के लिए सुविचारित की गई है।
- (ग). मरम्मत और अनुरक्षण लागत अपफ्रंट दिशानिर्देशों के अनुसार परिसंपत्ति की लागत के 2 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है।
- (घ). बीमा तत्संबंधी वर्ष की समाप्ति पर परिसंपत्ति के मूल्यहासित मूल्य के 1 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।
- (ङ). उपरिव्यय अपफ्रंट दिशानिर्देशों के अनुसार परिसंपत्ति की लागत के 15 प्रतिशत पर सुविचारित किए गए हैं।
- (च). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ तत्संबंधी वर्ष की समाप्ति पर परिसंपत्ति के लिखित मूल्य के 16 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।
- (छ). गणना दर्शाती है कि कंटेनरों के विभिन्न मिश्रण के प्रहस्तन से सृजित किया जाने वाला औसत स्वीकार्य राजस्व रु 147 प्रति टीईयू है। गणना पत्रक अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न किया गया है।
- (xi). उपर्युक्त गणना दर्शाती है कि पत्तन में प्रभारित वर्तमान प्रहस्तन दरें कटौती की मांग करती हैं। तथापि, जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी में प्रहस्तन दर गतिविधियों के बीच प्रति-सहायिकी के प्रवाह को स्वीकार करने के बाद पिछले सामान्य संशोधन आदेश द्वारा निर्धारित की गई है। इस स्थिति में कंटेनर प्रहस्तन दर में कोई कटौती अन्य गतिविधियों की कुछ दरों के तदनुरूपी समायोजन की अपेक्षा करेगा, जोकि इस समय संभव नहीं है। उक्त कार्यवाही केवल तभी संभव है जब समग्र पत्तन की लागत स्थिति का विश्लेषण किया जाता है। एनएमपीटी से सामान्य संशोधन प्रस्ताव पहले से अतिदेय है। पत्तन को अपना सामान्य संशोधन प्रस्ताव मई 2010 के आखिर तक देने का समय दिया गया है। यदि जरूरत पड़ती है तो कंटेनर प्रहस्तन प्रभार पत्तन द्वारा दाखिल किए जाने वाले सामान्य संशोधन प्रस्ताव में विश्लेषित किया जा सकता है।
- (xii). यदि उपस्कर के कम उपयोग का मुद्दा पीछे रखा जाता है और प्रशुल्क निर्धारण (3 वर्षों की अवधि के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रेषित यातायात आंकड़ों के आधार पर) 30000 टीईयू प्रतिवर्ष के औसत यातायात के आधार पर किया जाता है तो विभिन्न प्रकार के मिश्रित कंटेनरों के प्रहस्तन से सृजित होने वाला औसत स्वीकृति-योग्य राजस्व रु 269/- प्रति टीईयू परिगणित होता है, जोकि पत्तन में मौजूदा प्रहस्तन दर से मात्र तुलनीय है। यह दर्शाता है कि रीच स्टेकर के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क अपेक्षित नहीं है।
- (xiii). उपर्युक्त से, यह देखा जा सकता है कि वर्तमान कंटेनर प्रहस्तन दरें वसूल करते हुए, एनएमपीटी न तो अलाभकारी स्थिति में है और न ही पत्तन संसाधनों को कोई गंभीर नुकसान है। इस प्रकार, पत्तन द्वारा प्राप्त किया गया नया रीच स्टेकर कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए पत्तन के पास उपलब्ध उपस्करों के मौजूदा पूल के हिस्से के

रूप में माना जा सकता है। चूंकि विश्लेषण एनएमपीटी के प्रस्ताव में कोई मेरिट नहीं दर्शाता है, इसलिए प्राधिकरण प्रस्तावित प्रहस्तन दरें अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त नहीं है। तदनुसार, पत्तन रीच स्टेकर द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों पर मौजूदा प्रहस्तन प्रभार वसूल कर सकता है।

- (xiv). पत्तन उपयोक्ताओं की ओर से सहमति होने के आधार पर मई, 2007 में रीच स्टेकर की शुरुआत के समय से तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर वसूल करता रहा है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 में निर्धारित प्रक्रिया केवल तभी अपनाई जा सकती है जब कभी पत्तन के अधिसूचित दरमान में सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध न हो। वर्तमान मामले में, संबद्ध सेवा कंटेनरों का प्रहस्तन है जिसके लिए दर एनएमपीटी के दरमान में पहले से निर्धारित है। दिशानिर्देशों के प्रावधानों का प्रयोग करते हुए अंतरिम अवधि में प्रस्तावित दर के लिए एनएमपीटी द्वारा अनुमोदन मांगने का कारण स्पष्ट नहीं है।

चूंकि रीच स्टेकर के लए पृथक दर के निर्धारण के लिए एनएमपीटी के प्रस्ताव में मेरिट की कमी है, इसलिए अंतरिम अवधि में पत्तन द्वारा प्रभारित तदर्थ प्रहस्तन प्रभार निरूपित करने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

यह उल्लेखनीय है कि केवल उपयोक्ताओं द्वारा दी गई सहमति इस प्राधिकरण के लिए प्रस्तावित दरों को अनुमोदित करने का कारण नहीं हो सकता, जब किया गया विश्लेषण अन्यथा दर्शाता है। यह भी शक होता है कि क्या उपयोक्ताओं ने सूचित सहमति दी है।

- (xv). कनारा चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (केसीसीआई) का अनुरोध कि दरों में सेवा कर शामिल होना चाहिए, केवल एनएमपीटी और उसके रीच स्टेकर के मामले में निर्णय लिया जाने वाला मुद्दा नहीं है। सेवा कर प्रदत्त सेवाओं पर केन्द्रीय/राज्य सरकार द्वारा प्रभारित लेवी है, वैसे सेवा कर के संबंध में केसीसीआई का अनुरोध इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में नहीं होगा।

10. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एनएमपीटी के प्रस्ताव को खारिज करता है। एनएमपीटी को उसके दरमान में, संदर्भित नए रीच स्टेकर से कंटेनरों के प्रहस्तन के समय भी, निर्धारित मौजूदा कंटेनर प्रहस्तन प्रभार वसूल करने का निदेश देता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

अनुलग्नक - I

न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में रीच स्टेकर के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	स्पष्टीकरण नोट	एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित	टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित
I	उपस्कर का विवरण		रीच स्टेकर - 45 टन	रीच स्टेकर - 45 टन
II	प्रति का प्रयोजन		कंटेनर प्रहस्तन	कंटेनर प्रहस्तन
III	शुरुआत की समायोजित तारीख		8-मई-07	8-मई-07
IV	लागत (रु० लाखों में)		160.00	166.04
V	सेटिड क्षमता प्रति घंटा (टीईयू/घंटा)	टिप्पणी 1	10 टीईयू प्रति घंटा 74960 टीईयू प्रतिवर्ष	12 टीईयू प्रति घंटा 73584 टीईयू प्रतिवर्ष
VI	कार्य घंटों की अनुमानित संख्या प्रतिवर्ष	टिप्पणी-2	4497 घंटे प्रतिवर्ष	6132 घंटे प्रतिवर्ष

क्र.सं.	विवरण	स्पष्टीकरण टिप्पणी	एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित				टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित
			वर्ष 1	वर्ष 2	वर्ष 3	कुल	1 वर्ष की अवधि के लिए
VII	प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित टीईयू प्रतिवर्ष	क्षमता पर आधारित	27200	29920	32912	90032	73584
VIII	क्षमता उपयोगिता		36.29%	39.92%	43.91%		पूर्ण क्षमता उपयोगिता
IX	मूल्यहास	(कम्पनी अधिनियम के अनुसार)	20.00	20.00	20.00	60.00	17.17
X	प्रचालन और अनुसंधान लागत						
	(क) ईंधन लागत (i) x (ii) x घंटों की सं	रु० लाखों में	19.58	21.54	23.70	64.82	46.25
	(i) उपभोग किया गया ईंधन	लिटर प्रति टीईयू	18.00	18.00	18.00		1.50
	(ii) औसत लागत प्रति लिटर	सुविचारित अप्रैल 2010 के वार्षिक आंकड़े	40.00	40.00	40.00		41.90
	(ख) मरम्मत और अनुसंधान लागत	परिसंपत्ति की पूंजी लागत का 2 प्रतिशत	22.25	38.41	38.41	99.07	3.32
	(i) सामग्री लागत		6.10	6.10	6.10		0.00
	(ii) लेबर लागत		12.15	28.31	28.31		0.00
	(iii) टायरों की लागत		4.00	4.00	4.00		0.00
	(iv) ल्यूबरिकेंट्स की लागत		7.83	8.62	9.48	25.93	0.00

(घ) बीमा प्रीमियम	परिसंपत्ति की मूल्यवर्धित मूल्य का 1 प्रतिशत	1.60	1.40	1.20	4.20	0.97
(ङ) उपरिव्यय	परिसंपत्ति की पूंजी लागत का 15 प्रतिशत	7.69	10.50	10.92	29.10	24.91
जोड़ (क) से (ङ)		58.96	80.46	83.70	223.13	75.45
XI नियोजित पूंजी पर प्रतिशत @ 16%		25.60	22.40	19.20		15.58
XII समता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षीय		15.48	14.90	14.05	44.43	15.58
XIII कुल वार्षिक लागत (IX + X + XI)		94.44	115.36	117.75	327.56	108.20
XIV प्रस्तावित दर प्रति टीईयू रु० में		347.20	385.58	357.78	363.82	147.04
अर्थात् रु० प्रति टीईयू					364	147

टिप्पणी 1—कमरा गणना

प्रहस्तन दर प्रति घंटा—

घंटों की सं.

दिनों की सं.

उपयोगिता—

$$\text{कमरा} = 12 \times 24 \times 365 \times 70\% =$$

टिप्पणी 2—कार्य घंटों की सं.

दिनों की सं.

घंटों की सं.

उपयोगिता

कुल घंटे

12 टीईयू प्रति घंटा

24 घंटे

365 दिन

70%

73584 टीईयू प्रतिवर्ष

365 दिन

24 घंटे

70%

6132 घंटे प्रतिवर्ष

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 20th July, 2010.

F. No. TAMP/47/2007-NMPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the New Mangalore Port Trust for fixation of tariff for the Reach Stacker of the Port as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/47/2007-NMPT

New Mangalore Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this, 16th day of June, 2010)

This case relates to a proposal dated 20 August 2007 filed by the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of tariff for the Reach Stacker procured by the port.

2.1. The NMPT has highlighted the following points in its proposal:

- (i). There has been a steady growth in container traffic over the last three years. It has handled 17290 TEUs during the year 2006-07. However, the handling facilities, specially the container handling equipment have been inadequate.
- (ii). The port has two mobile cranes of 75 metric tonnes capacity which are being utilised for the purpose of handling container traffic. Out of the two mobile cranes, one crane namely Coles Husky 680-S Crane has already outlived its useful life since it is 20 years old. It has, therefore, proposed to dispose off this crane. One mobile crane for handling containers will not be sufficient to cater to the growing need of container traffic.
- (iii). The port has, therefore, procured a Reach Stacker of 45 tonnes capacity from M/s. Indital Construction Machinery Ltd., Bangalore at a cost of Rs. 160 lakhs.
- (iv). The reach stacker has been commissioned with effect from 8 May 2007. As per the terms & conditions of procurement, the equipment is being operated and maintained by M/s. Indital Construction Machinery Ltd., Bangalore.

2891507/10-3

- (v). The proposal for fixation of tariff should have been submitted immediately on commissioning of the equipment. However, there has been delay on its part due to various reasons for which it has requested for condonation.
- (vi). The port users, in the meeting held on 4 May 2007, had initially agreed for a provisional rate for handling containers by Reach Stacker during the interim period from the date of commissioning till fixation of the rate by the Authority.
- (vii). The rate was later disputed by the port users. Subsequently, in the meeting held on 1 August 2007 the users have agreed for the following provisional rate till the final rate is notified by TAMP.

Description	Rate for foreign containers (Rs.)
For 20' (both laden and empty)	300/-
For 40' (both laden and empty)	450/-

It has also furnished a copy each of the minutes of the meeting held with the port users.

2.2. The salient points of the cost statements filed by NMPT in the prescribed format are as given below:

(i). Capacity

The capacity of the reach stacker is arrived as per the guideline on the availability and utilisation norms formulated by the Ministry vide its letter dated 21 February 2003. Accordingly capacity of reach stacker considering 10 TEUs per hour is considered at 74950 TEUs p.a.

(ii). Traffic

Actual/estimated traffic to be handled during 2006-07 to 2009-10 by the reach stacker is tabulated below:

2006-07 (actuals)	17290 TEUs.
2007-08 (estimated)	27200 TEUs.
2008-09 (estimated)	29920 TEUs.
2009-10 (estimated)	32912 TEUs.

The traffic for 2007-08 is estimated at 80% of the double the quantity of containers handled in 2006-07. (i.e. $17000 \times 2 \times 80\%$). Further, it has estimated 10% annual growth in traffic during the years 2008-09 and 2009-10 over the previous years.

(iii). Depreciation

The depreciation is calculated based on the life norms fixed by the Ministry of Shipping.

(iv). Operation and maintenance cost

- (a). Fuel consumption is estimated to be around 17 to 19 litres per hour on the assumption that the reach stacker can handle around 10 TEUs per hour. The fuel cost is estimated considering the unit rate of diesel at Rs.40 per liter. Cost of lubricants is estimated at 40% of fuel cost.
- (b). Material Cost is estimated at Rs.6.10 lakhs per annum.
- (c). Labour cost is estimated as per the terms of contract for annual maintenance and operation awarded to M/s Indital Construction Machinery Ltd., Bangalore.
- (d). The cost of tyres is estimated at Rs.4 lakhs per year.
- (e). Insurance cost is estimated at 1% on the capital cost.
- (f). Overheads is estimated at 15% of the total operation and maintenance cost.

(v). Return on capital employed

The Return on Capital employed adjusted to capacity utilization is considered at 16% as per the TAMP guidelines.

2.3. The cost statement filed by the NMPT reflects the following position:

(Rs.in lakhs)					
Sl. No.	Particulars	Ist Year	IIInd Year	IIIrd Year	Aggregate for 3 years
(i).	Estimated traffic	27200	29920	32912	90032
(ii).	Depreciation	20.00	20.00	20.00	60.00
(iii).	Operation and maintenance cost				
	(a). Fuel cost	19.58	21.54	23.70	64.82
	(b). Cost of Lubricants	7.83	8.62	9.48	25.93
	(c). Material cost	6.10	6.10	6.10	18.30
	(d). Labour cost	12.15	28.31	28.31	68.77
	(e). Cost of tyres	4.00	4.00	4.00	12.00
	(f). Insurance premium	1.60	1.40	1.20	4.20
	(g). Overheads	7.69	10.50	10.92	29.11
(iv).	Total Annual Cost	58.96	80.46	93.70	194.02
(v).	ROCE Adjusted to capacity utilization (60%)	15.48	14.90	14.05	44.44
(vi).	Total Cost (ii + iii + v)	94.44	115.37	117.75	298.46
(vii).	Rate per TEU.	347.00	386.00	358.00	332.00

2.4. The NMPT has, accordingly, proposed the following:

- (i). Approval for the following tariff for handling containers by reach stackers for a period of three years:

Description	Rate for Foreign containers (Rs.)	Rate for Coastal containers (Rs.)
Upto 20'	332.00	199.00
Above 20' and below 40'	498.00	299.00
Above 40'	664.00	398.00

- (ii). Sought, retrospective approval of the proposed rates from the date of commissioning of the reach stacker, i.e. w.e.f. 8 May 2007 subject to adjustment of provisional rate.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the NMPT proposal was forwarded to the concerned user organisations seeking their comments. Some of the users have furnished their comments. The comments received from users/ user organisations were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT has furnished its remarks on the comments of users.

4. On scrutiny of the proposal, and the said extract of the contract, the NMPT was requested to furnish the additional information / clarifications. The NMPT has furnished the requisite information. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the NMPT are tabulated here below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from NMPT
(i).	(a). The existing Scale of Rates (SOR) of the NMPT already prescribes the charges for container handling. It is understood from the proposal that the reach stacker procured by the port is a replacement of the existing handling equipment. The capital employed considered in the last tariff revision already included the cost of replacement of container handling equipment to the tune of Rs.200 lakhs in the year 2007-08. Therefore, it does not appear necessary to introduce a	The existing SOR of the port prescribes charges for handling container by using equipments like mobile cranes and 10T capacity forklift truck. There are no rates available for handling containers using the reach stacker. The subject reach stacker was procured by NMPT as an additional equipment, since the 1987 model Coles Husky 680-S Crane has outlived its economic life and is marked for disposal. Therefore, the investment made by the port towards the procurement of reach stacker is quite independent and is not comparable with the amount earned by the port by disposing off the 1987 model old Crane. Further, by procuring an additional reach stacker

	separate handling rate only on the ground that the earlier equipment was replaced.	during 2007-08 for Rs.200 lakhs, its investment for providing infrastructure for container handling equipment increases without corresponding increase in container traffic. Thus, the handling charges will increase considerably compared to the one already proposed.																
	(b). Even if a revision is warranted on cost consideration, it can be made only with reference to incremental cost incurred by the port due to induction of new equipment as replacement.	As stated above, the amount earned by disposing off the 1987 model Old Crane is not comparable with the considerable investment made for procurement of reach stacker.																
(ii).	Explain the basis of considering the productivity of the reach stacker at 10 TEUs per hour.	<p>The productivity of the reach stacker at 10TEUs per hour is considered based on the actual number of containers (TEUs) handled after put into use during the month of May, June & July 2007 with the corresponding actual hours of operation of the equipment in each month. The number of TEUs handled and the hours worked are tabulated below:</p> <table><tr><th>Month</th><th>Actual hours worked</th><th>TEUs handled</th><th>TEUs handled per hour</th></tr><tr><td>May'07</td><td>196.25</td><td>2300</td><td>11.70</td></tr><tr><td>June'07</td><td>308.00</td><td>2496</td><td>8.10</td></tr><tr><td>July'07</td><td>390.00</td><td>3828</td><td>9.82</td></tr></table>	Month	Actual hours worked	TEUs handled	TEUs handled per hour	May'07	196.25	2300	11.70	June'07	308.00	2496	8.10	July'07	390.00	3828	9.82
Month	Actual hours worked	TEUs handled	TEUs handled per hour															
May'07	196.25	2300	11.70															
June'07	308.00	2496	8.10															
July'07	390.00	3828	9.82															
		The above data shows that the reach stacker has handled on an average of 9.82 containers per hour during the initial 3 months period of operation.																
(iii).	The calculation of the depreciation does not seem to be in line with the method prescribed in clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines. Explain the reasons for deviating from the revised tariff guidelines in this regard.	The depreciation is calculated based on the life norms fixed by the Ministry of Shipping vide letter dated 19/28 August 1998, and not as per the life norms specified in the Companies Act, since the port trusts are required to follow the life norms specified by the Government. Further, it may not be possible to have two depreciation accounts in the books of account.																
(iv).	Explain the basis of assuming consumption of fuel at 18 liters per hour. Also, furnish the basis of assuming cost of lubricants at 40% of cost of fuel.	<p>The fuel consumption at 16 to 18 liter per hour (for Volvo make Engine of Model TWD 1240 VE) is assumed based on catalogue for the reach stacker. (NMPT has furnished a copy of the said equipment catalogue.)</p> <p>(NMPT has also furnished the details of the quantity and type of lubricants required and their rates to substantiate the estimation of cost of lubricants at 40%.)</p>																
(v).	As per the extracts of the contract dated 16 November 2006 awarded to M/s. Indital Construction Machinery Ltd., Bangalore, it is understood that the annual operation and maintenance contract includes supply of consumables like filters, tyres, hydraulic hoses, electrical items, seals, etc. In the light of this provision available in the contract, the reasons for considering material cost and cost of tyre while arriving at the proposed tariff of reach stacker may be explained.	The material cost of Rs.6.10 lakhs taken during the each year is actual amount spent towards the critical spares already procured to meet the emergency requirement. However, the cost of tyres of Rs.4 lakhs was considered due to oversight.																
(vi).	The estimate of insurance cost may be substantiated with documentary support with reference to the actual premium paid.	The premium amount paid towards the insurance of reach stacker was Rs.1,00,902/- as against Rs.1.60 lakhs estimated while arriving at the tariff. (NMPT has furnished proof of payment of premium to the United India Insurance company Ltd., Suratkal.) However, as a thumb rule 1 % of capital cost is taken as insurance premium. The same may be admitted.																

(vii).	(a). Explain the basis of considering 15% of operation and maintenance cost as overheads.	As a thumb rule, overheads @ 15% are considered to cover the cost of various activities like supervision, record keeping, monitoring the contract & other indirect expenses.
	(b). The management and general overhead estimations were considered for the years 2007-08 and 2008-09 while revising the Scale of Rates of the port of the NMPT in the Order passed by the Authority on 11 May 2006. Please furnish the break-up of overheads incurred for operating the said reach stacker in addition to the management and general overheads considered in the last tariff revision Order.	No specific reply furnished.
(viii).	Furnish a copy of the guidelines dated 21 February 2003 issued by the Ministry on the basis of which the port has arrived at the rated capacity of the equipment.	It has furnished a copy of the Ministry of Shipping letter no. DE/DTO- 6/2003 dated 21 February 2003.

5. Subsequently, the NMPT admitted an inadvertent arithmetical error in the cost statement in its original proposal and has submitted the corrected cost statement. In the revised cost statement the sum of annual cost for the three years is corrected as Rs.223.13 lakhs as against Rs.194.02 lakhs shown in the original proposal. Based on the modified cost statements, the NMPT has proposed to revise the handling rates for containers. The rates proposed by the NMPT in the original proposal vis-à-vis the revised rates proposed are tabulated below:

Description	Rates proposed in original proposal		(in Rs. per TEU) Revised rates proposed by NMPT	
	For Foreign containers	For Coastal containers	For Foreign containers	Rate for Coastal containers
Upto 20'	332.00	199.00	364.00	218.00
Above 20' and below 40'	498.00	299.00	546.00	328.00
Above 40'	664.00	398.00	728.00	437.00

6. The revised proposal filed by NMPT was forwarded to the concerned user organisations seeking their comments. Some of the users have furnished their comments. The comments received from users/ user organisations were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT has furnished its comments on the comments of users.

7.1. A joint hearing in this case was held on 17 December 2009 at the NMPT premises. At the joint hearing, NMPT and one of the user organisations have made their submissions:

7.2. At the joint hearing, the NMPT was advised to furnish the scheme of transfer of the Reach stackers to the BOT operator of the proposed Container Terminal to be developed under Public Private Participation along with the anticipated transfer price. The NMPT has furnished its reply which are summarised below:

- (i). No such scheme of transfer of Reach Stacker to the BOT operator was envisaged at the time of sending the proposal of tariff fixation.
- (ii). It is also to be noted that the Reach Stacker operation had commenced from May 2007. It is almost three years now. The BOT Container Terminal project is just at the nascent stage. So far only an Expression of Interest has been called for. The project would probably realise only after three years from now on if everything goes well.
- (iii). The proposal for fixing the tariff for the Reach Stacker was envisaged for the initial three years, which would be completed in this May 2010. In case if the BOT Container Terminal would have to come into operation after three years from now, then the tariff so fixed by the TAMP would be applicable for the initial six years.

4-11/09/1686

- (iv). However, while preparing the Tender Document for the BOT Container Terminal project, a specific clause for the Transfer of Reach Stacker would be included. At that time (i.e. after 6 years of commencement of operation of Reach Stacker) of transfer of Reach Stacker to the BOT operator, a depreciated value of Reach Stacker would be considered.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The NMPT has submitted a proposal in August 2007 for fixation of tariff for the Reach stacker of 45 tonnes capacity procured by it. As stated by NMPT, the procurement of Reach Stacker is in replacement to the existing crane, which has already outlived its useful life. The new Reach Stacker is reportedly commissioned with effect from 8 May 2007.
- (ii). The existing Container handling charges prescribed under Section 4.5 of Chapter IV in the Scale of Rates of NMPT is tabulated below:

4.5. Container Handling Charges:

Sl. No.	Description	Empty Container		Laden Container	
		Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)	Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
1.	20' Container	122.00	73.20	256.00	153.60
2.	Above 20' and upto 40' container	183.00	109.80	384.00	230.40
3.	Above 40' Container	244.00	146.40	512.00	307.20

- (iii). The charges for handling containers prescribed in the Scale of Rates of NMPT was last revised in August 2001. In the relevant proceedings, the NMPT had submitted that the handling charges shall be levied irrespective of the type of equipment used. Thus, the rates prescribed in the Scale of Rates of NMPT are with reference to the services rendered while handling containers and not with reference to the equipments that are used while rendering the said service. In this backdrop, the reason for NMPT to approach this Authority for revising the handling rates only on account of change in the equipment used for handling containers is not clear.

- (iv). The port has reasoned that procurement of an additional reach stacker without corresponding increase in container traffic, will increase its handling cost considerably. An user is not concerned with the type of equipment deployed for handling his cargo/ container. Only when the quality of service rendered varies or a new technology is brought in at a huge cost, can there be a ground for prescription of a separate rate.

It is to be recognised that replacement and modernisation of the existing capital assets of a port is a continuous process and such process should not be a reason to destabilise the Scale of Rates frequently, unless an exceptional circumstance emerges warranting an immediate prescription of revised / new rates.

- (v). It is noteworthy that this Authority in the last tariff revision of NMPT in 2006 has considered an estimated cost of Rs.200 lakhs in the year 2006-07 towards addition to container handling equipment in the capital employed estimates. The rate thus available in the existing SOR for handling containers duly takes into account the replacement of equipment.

- (vi). This Authority is not favourably inclined to revise rates in piecemeal with each and every replacement of handling equipments. The last general revision of tariff at NMPT concluded in the year 2006 considers the estimated position for 3 years in future and also recognizes flow of cross subsidization between activities. A piecemeal revision can be considered before the next revision only if it is shown that a new service not envisaged in the earlier general revision is provided or a

substantial change in the cost structure which was assumed in the general revision has been witnessed. Prima facie, there does not appear to be any such grounds to support the proposal of NMPT. Nonetheless, the proposal is analysed from cost point of view to see whether the existing rates are grossly inadequate.

- (vii). (a). The port in its cost statement has reported the capacity utilization of the equipment at 36.29%, 39.92% and 43.91% respectively for the given three years. As admitted by the port through the cost statement, the equipment is grossly under utilized. While fixing rates with reference to standalone equipment, it is necessary to consider the standard capacity of the equipment as base in order to not perpetuate underutilization to the detriment of users.
- (b). The capacity of the equipment is reportedly arrived at by NMPT based on Government guideline on availability and utilization norms for various types of equipments at port trusts. Availability and utilization norms of an equipment is different from the capacity of an equipment. The standard capacity of an equipment should consider the volume it can handle under standard working conditions. For determining the capacity of the equipment, the norms as prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 can be relied upon. Consequently operating costs are also to be considered at a normative level for the optimal capacity. It is, however, clarified that the upfront tariff guidelines of 2008 are not applicable for tariff setting in the case of Major Port Trusts. The norms prescribed in those guidelines are relied upon in the absence of any separate norm evolved under tariff guidelines of 2005.
- (c). The upfront guidelines, however, do not prescribe the productivity of each type of handling equipments. The NMPT has stated that it has considered the productivity of the Reach Stacker at 10 TEUs per hour, based on the average containers per hour handled by the Reach Stacker during the initial 3 months period of operation. The figures furnished by NMPT show that the Reach Stacker has achieved a maximum productivity of 11.70 TEUs per hour. This indicates the capability of the equipment. Hence, the capacity of the Reach Stacker is determined taking into account the productivity of 12 TEUs per hour. By considering the utilization factor of 70%, the rated capacity of the Reach Stacker works out to (12 TEUs per hour x 24 hours x 365 days x 70% utilization) 75384 TEUs per annum.
- (viii). The capital cost of the asset considered by NMPT in its workings is Rs.160 lakhs. The cost of the Reach Stacker as shown in the Price Schedule furnished by NMPT at Rs.166.04 lakhs, is considered in the analysis.
- (ix). The Reach Stacker is reportedly in operation from May 2007 onwards. As stated by NMPT, the Reach Stacker will be handed over to the operator of the proposed container terminal. The proposed terminal is still in the bidding stage. The residual value of the reach stacker is not considered in this exercise. When the actual handing over takes place, the profit on sale of asset which will accrue to NMPT will be accounted as revenue for that year.
- (x). The analysis of the Operating Cost is given below:
- (a). Depreciation is considered on Straight Line basis at the rate of 10.34% as prescribed in the Companies Act, in line with the Upfront Guidelines.
- (b). NMPT has considered a consumption of 18 litres per hour. If the productivity of the Reach Stacker is 12 TEUs per hour, the fuel consumption works out to 1.5 litres per TEU. The prevailing rate of Rs.41.90 per litre is considered for determining the fuel cost.
- (c). Repairs & Maintenance cost is considered at 2% of the cost of the asset in line with the Upfront guidelines.
- (d). Insurance is considered at 1% of the depreciated value of the asset at the end of the respective year.

5-01/651686

- (e). Overheads is considered at 15% of cost of the asset in line with the Upfront guidelines.
 - (f). Return on capital employed is considered at 16% on the written down value of the asset at the end of the respective year.
 - (g). The calculation shows that the average permissible revenue to be generated from handling different mix of containers is Rs.147 per TEU. The calculation sheet is attached as Annex - I.
 - (xi). The above calculation shows that the existing handling rates levied at the port warrants a reduction. However, as stated earlier, the handling rate at NMPT has been fixed vide the last general revision Order after recognising the flow of cross subsidization between activities. Any reduction in the container handling rate at this juncture would require a corresponding adjustment to some of the rates of other activities, which is not possible at this point in time. The said exercise is possible only when the cost position of the port as a whole is analysed.
- The general revision proposal from NMPT is already overdue. The port has been given time upto end of May 2010 to file its general revision proposal. If need arises, the container handling charges may be analysed in the general revision proposal to be filed by the port.
- (xii). If the issue of underutilization of the equipment is momentarily ignored and tariff fixation is done based on the average traffic of 30000 TEUs per annum (based on the traffic figures furnished by NMPT for a period of 3 years), the average permissible revenue to be generated from handling different mix of containers works out to Rs.269/- per TEU, which is just comparable to the existing handling rate at the port. This shows that the proposed tariff for reach stacker operation is not required.
 - (xiii). From the above, it can be seen that by levying the existing container handling rates, the NMPT is neither put in a disadvantageous position nor there is a serious loss to the port resources. Thus, the new Reach Stacker procured by the port can be treated as part of the existing pool of equipments available with the port for handling containers. Since the analysis does not show any merit in the proposal of NMPT, this Authority is not inclined to approve the proposed handling rates. Accordingly, the port may levy the existing handling charges on containers handled by Reach Stacker.
 - (xiv). The port has been levying the proposed rate on an adhoc basis from the time of commissioning of the Reach Stacker in May 2007, on the ground of having consent from the relevant users. The procedure prescribed in Clause 2.17.1 to 2.17.4 of the tariff guidelines can be invoked only whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates of the port. In the instant case, the concerned service is handling of containers, for which a rate is already prescribed in the Scale of Rates of NMPT. The reason for NMPT to seek approval for the proposed rate in the intervening period by invoking the provisions of the guidelines is not clear.

Since the proposal of NMPT for prescription of a separate rate for reach stacker lacks merit, the question of formalizing the adhoc handling charge levied by the port in the intervening period does not arise.

It may be noteworthy that the consent given by the users alone cannot be a reason for this Authority to approve the proposed rates, when the analysis carried out indicates otherwise. This also casts a doubt whether the users have given an informed consent.

- (xv). The request of Kanara Chamber of Commerce & Industry (KCCI) that the rates should be inclusive of service tax, is not an issue to be decided only in respect of NMPT and for Reach stacker at that. Service tax is a levy levied by the Central/ State Government on the services rendered and as such, request of KCCI with regard to service tax may not be within the purview of this Authority.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on the collective application of mind, this Authority rejects the proposal of the NMPT. The NMPT is directed to levy the existing container handling charges prescribed in its Scale of Rates, even while handling containers with the new Reach Stacker in reference.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT III/4/143/10-Exty.]

Annex - I

Cost Statement for fixation of tariff for Reach stacker at New Mangalore Port Trust (NMPT).

(Rs. in Lakhs)

Sr.No.	Particulars	Explanatory Note	As furnished by NMPT				As modified by TAMP
I	Description of the equipment		Reach stacker - 45 T				Reach stacker - 45 T
II	Purpose of procurement		Container Handling				Container Handling
III	Expected date of commissioning		8-May-07				8-May-07
IV	Cost (Rs. Lakhs)		160.00				166.04
V	Rated capacity per annum (TEUs / hour)	Note 1	10 TEUs per hour				12 TEUs per hour
			74950 TEUs per annum				73584 TEUs per annum
VI	Estimated number of working hours per annum.	Note 2	4497 hours per annum				6132 hours per annum
Sr. No.	Particulars	Explanatory Note	As furnished by NMPT				As modified by TAMP
			Year 1	Year 2	Year 3	Total	For a period of 1 Year
VII	TEUs proposed to be handled per annum	Based on capacity	27200	29920	32912	90032	73584
VIII	Capacity utilization		36.29%	39.92%	43.91%		Full Capacity utilisation
IX	Depreciation	(As per Companies Act)	20.00	20.00	20.00	60.00	17.17
X	Operation & Maintenance Cost						
	(a) Fuel cost (i) x (ii) x No. of Hours	Rs. in lakhs	19.58	21.54	23.70	64.82	46.25
	(i) Fuel consumed	Litres per TEU	18.00	18.00	18.00		1.50
	(ii) Average cost per litre	Actual of April 2010 considered.	40.00	40.00	40.00		41.90
	(b) Repairs & Maintenance cost	2% of capital cost of asset.	22.25	38.41	38.41	99.07	3.32
	(i) Material cost		6.10	6.10	6.10		0.00
	(ii) Labour cost		12.15	28.31	28.31		0.00
	(iii) Cost of Tyres		4.00	4.00	4.00		0.00
	(c) Cost of Lubricants		7.83	8.62	9.48	25.93	0.00
	(d) Insurance premium	1% of depreciated value of asset	1.60	1.40	1.20	4.20	0.97
	(e) Overheads	15% of capital cost of asset.	7.69	10.50	10.92	29.10	24.91
	Total (a) to (e)		58.96	80.46	83.70	223.13	75.45
XI	Return on Capital Employed @ 16%		25.60	22.40	19.20		15.58
XII	RoCE adjusted for capacity utilisation		15.48	14.90	14.05	44.43	15.58
XIII	Total Annual Cost (IX + X + XI)		94.44	115.36	117.75	327.56	108.20
XIV	Proposed rate per TEU in Rs.		347.20	385.58	357.78	363.82	147.04
	Say Rs. Per TEU					364	147

Note 1 - Capacity calculation

Handling rate per hour -

No. of hours -

No. of days -

Utilisation -

Capacity = $12 * 24 * 365 * 70\%$ =

12 TEUs per hour

24 hours

365 days

70%

73584 TEUs per annum

Note 2 - No. of Working hours

No. of days

no. of hours

Utilisation

Total hours

365 days

24 hours

70%

6132 hours per annum